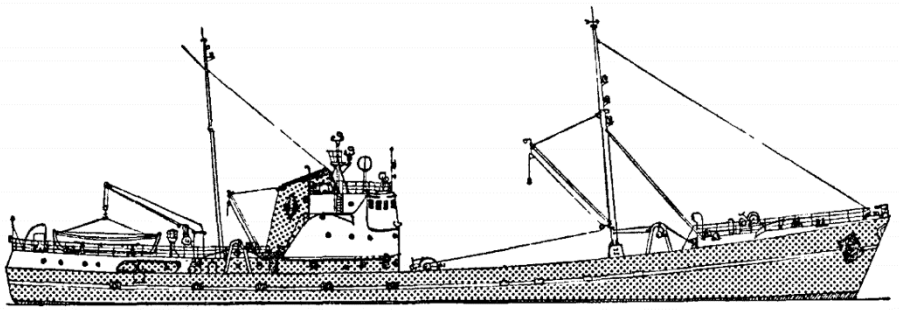
Weihnachten? - Weihnachten!

Ich habe mal nachgeschaut, was denn die NORDSEE-ZEITUNG zu Weihnachten 1960 meldete. Zuerst habe ich natürlich die Schiffahrts-Seite aufgeschlagen! Das war gar nicht uninteressant. Schaut mal: Der isländische Trawler hat ein 220 V Gleichstrom-Netz(!) und Besatzungsunterkünfte für 44 Mann! Alle achtern!

Island-Trawler „Narfi" entstand in Rendsburg



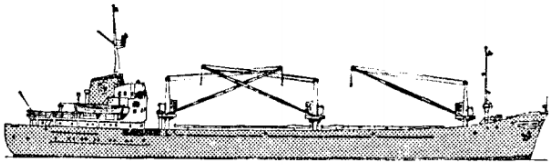
N-Z. Für die isländische Hochseefischerei ist in diesem Jahr außer den vier Großtrawlern von der Seebeckwerft auch von der Werft Nobiskrug GmbH. in Rendsburg, wie seinerzeit kurz gemeldet, das MS „Narfi" gebaut worden, das Kapitän Gudmundur Jörundsson, Reykjavik, unter der B.-Nr. 613 bestellt hatte. Es wurde bei 65,28 m L. ü. a. bzw. 60,4 m zw. d. L., 10,4 m Breite, 5,5 m Seitenhöhe und 5,1 m Sommerfreibordtiefgang mit 890 BRT sowie 272 NRT vermessen und weist einen Fischrauminhalt von 624 cbm für 450 t auf. Leberöltanks fassen 90 cbm und Treibstoffbunker 220 cbm. Seine Linien stammen von einem Ingenieurbüro aus Rotterdam.

Das vollgeschweißte Schiff mit der höchsten Klasse von Lloyds Register einschl. Eisverstärkung und einem in unserer Zeichnung nicht zu erkennenden unter Wasser nach vorne ragenden Wulstbug — ähnlich dem früheren Rammsporn bei Kriegsschiffen! — ist für die Fischerei auf beiden Seiten eingerichtet, wobei das Schanzkleid zum Schutz der Besatzung auf dem Arbeitsdeck hochgezogen wurde und zur Back überleitet. Der Fischraum wurde mit Leichtmetall isoliert und auch mit einer Deckenkühlanlage versehen. Zu ihm führen fünf Luken mit aufgesetzten Mannlöchern. Der vordere Mast wurde durch zwei Rohre zur Back hin abgestützt. Die 2x1000-Faden-Netzwinde stammt von der Fa. Achgelis aus Bremerhaven und wird durch einen 275-PS-E-Motor vorne im Deckshaus betrieben, wobei die Bremse vom Steuerhaus pneumatisch getätigt werden kann.

Der Antrieb des kräftigen Trawlers erfolgt mit einem 10-Zyl.-Werkspoor-Diesel vom Typ TMABS 3910 mit Aufladung und 1900 PSe bei 250 Upm für eine Geschwindigkeit von 14—16 kn je nach Zuladung. Der durchschnittliche Brennstoffverbrauch täglich beträgt 3,5 t. Hinzu kommen als Hilfsmaschinen je ein MWM-Dieselaggregat mit 550 bzw 230 bzw. 83 PS und 240/120 bzw. 150 bzw. 50 kW sowie ein 120-kW-Wellengenerator. Das Bordnetz wurde für 220 V Gleichstrom ausgelegt. Die Besatzungsunterkünfte wurden für max. 44 Mann berechnet, und zur nautischen Ausrüstung gehören u. a. ein Anschütz-Kreiselkompaß mit Selbststeurer, zwei Decca-Radar, ein Sperry-Loran, ein Hoppe-Stevenlog und zwei Atlas-Echolote bzw. Fischlupen. Die vier Trankocher im Heck wurden von der AG. „Weser" geliefert. Das Leichtmetall-Rettungsboot wird mit einem

Neue deutsche Exportschiffbauten

„Baltic Sprite" von Krögerwerft

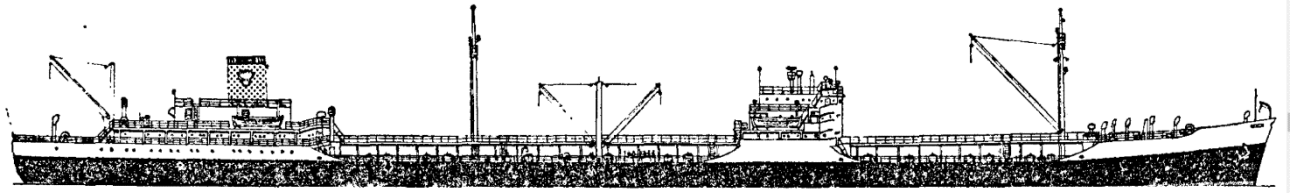


N-Z. Die Krögerwerft GmbH., Rendsburg, hat kürzlich, wie schon gemeldet, unter der B.-Nr. 1171 den Motorfrachter „Baltic Sprite" an die United Baltic Corp. Ltd. in London abgeliefert, für die sie bereits mehrere Schiffe in den letzten Jahren gebaut hat und auch noch weiter in Auftrag hat. Äußerliches Hauptmerkmal dürfte der Verzicht auf das herkömmliche Ladegeschirr sein, an dessen Stelle, wie schon bei anderen jüngeren Neubauten der Werft, Wippkräne getreten sind. In diesem Fall handelt es sich um drei Stück von der Fa. Kampnagel mit 5 t Tragfähigkeit bei 14 m Ausladung. Der closed Shelterdecker wurde mit 1594 BRT sowie 1035 NRT vermessen und trägt bei 80,16 m L. ü. a. bzw. 74,85 m zw. d. L., 12,5 m Breite und 7 m Seitenhöhe bis zum Hauptdeck bzw. 4,2 m bis zum Zwischendeck auf 4,78 m Hauptdeck das System Single Pull und für das Zwischendeck die Glattdeckausführung gewählt wurde.

Zum Antrieb hat der nach der höchsten Klasse von Lloyds Register mit Eisverstärkung nach dessen Klasse 1 und der finnischen Klasse I A erbaute Frachter im Hinterschiff einen direktwirkenden 8-Zyl.-MAN-Diesel vom Typ G8V 40/60 mit Aufladung und 1650 PSe bei 275 Upm. für 13,2 kn als offener Schutzdecker erhalten. Hierzu kommen als Hilfsmaschinen drei MWM-Aggregate mit je 80 kW und ein Notstromaggregat mit

Neue deutsche Handelsschiffe

Auch Deutsche Shell mit fünf Tankern



(Eigenbericht der N-Z/NWZ)

GDS. **Bremerhaven.** Weniger in der Öffentlichkeit bekannt geworden als z. B. Neubauten durch ihre Stapelläufe und später auch die Probefahrt in meist größerem Rahmen sind die fünf Tanker, die seit einiger Zeit von der Deutschen Shell Tankers mbH., Hamburg, eingesetzt werden und dabei gelegentlich u. a. auch Bremerhaven anlaufen. Sie waren von der Atlas Tankers Inc., Wilmington/Panama, übernommen worden, die sie sich 1950 von der Werft der Bethlehem Steel Co. in Quincy/Mass. unter den B.-Nr. 1613/17 hatte bauen lassen. Es handelt sich um die Turbinenschiffe „Caperata", „Caprella", „Capsa", „Capulus" und „Caprinus", die auch nach der Übernahme durch die deutsche Firma die alten Namen beibehalten haben und jetzt in Hamburg beheimatet sind.

tanks der Gruppe 10 können auch für Brennstoff verwendet werden. Zur Bearbeitung der Ladung stehen vier Turbo-Ladeölpumpen mit einer Stundenleistung von je 1000 t z. Vfg., und das Ladegeschirr setzt sich aus je zwei Bäumen mit 5,4 und 1 t zusammen. Im Vorschiff befindet sich der auf Tankern übliche Trockenfrachtraum.

Eine von der Bethlehem Steel angefertigte Getriebeturbinenanlage mit 13 500 PSe gestattet eine Dienstgeschwindigkeit von 16 kn. Hinzu kommen als Hilfsmaschinen zwei Turbogeneratoren mit 400 kW. Zur nautischen Ausrüstung gehören u. a. ein Kreiselkompaß mit Selbststeueranlage, Radar und ein Kursschreiber. Die Besatzungsunterkünfte wurden für 60 Mann ausgelegt, wobei den Mannschaften z. T. Doppelkammern z. Vfg. stehen und sich im vorderen Brückenhaus neben Reservekammern u. a. auch ein Hospital befindet.

(Skizze 1:1000)

Aufträge für Rheinstahl-Nordseewerke

GDS. Norwegische Auftraggeber haben bei der Rheinstahl-Nordseewerke GmbH in Emden unter der B.-Nr. 336 einen Massengutfrachter mit 17 000 t dw in Auftrag gegeben. Für deutsche Rechnung wird die Werft zwei Trockenfrachter mit je 4150 t dw bauen. Außerdem wird sie einen in amerikanischem Besitz befindlichen, unter Liberia-Flagge fahrenden T2-Tanker in einen Spezialchemikalien-Transporter umbauen.

Und dann die Politik-Seite. Aufbringung von deutschen Handelsschiffen? 1960? Das hat mich doch überrascht. Was war denn da bloß los?

Paris erwägt neue Maßnahmen

Aufbringung von Handelsschiffen soll eingeschränkt werden

Paris/Belgrad (Eig. Ber., UPI, dpa), 23. Dezember. Die französische Regierung erwägt zur Zeit Maßnahmen, wie am Freitag in Paris aus unterrichteten Kreisen verlautet, mit denen das Aufbringen von fremden Handelsschiffen im Mittelmeer beschränkt werden soll. Einzelheiten sind bisher jedoch nicht bekanntgegeben worden.

Die jugoslawische Regierung hat inzwischen von Frankreich Schadenersatz für die wirtschaftlichen Verluste verlangt, die der jugoslawischen Schiffahrt durch die Aufbringung mehrerer Handelsschiffe im Mittelmeer entstanden sind. Außerdem fordert Belgrad die Rückgabe der beschlagnahmten Ladung, unter anderem von 53 Tonnen Munition, die für das tunesische Kriegsministerium bestimmt gewesen waren.

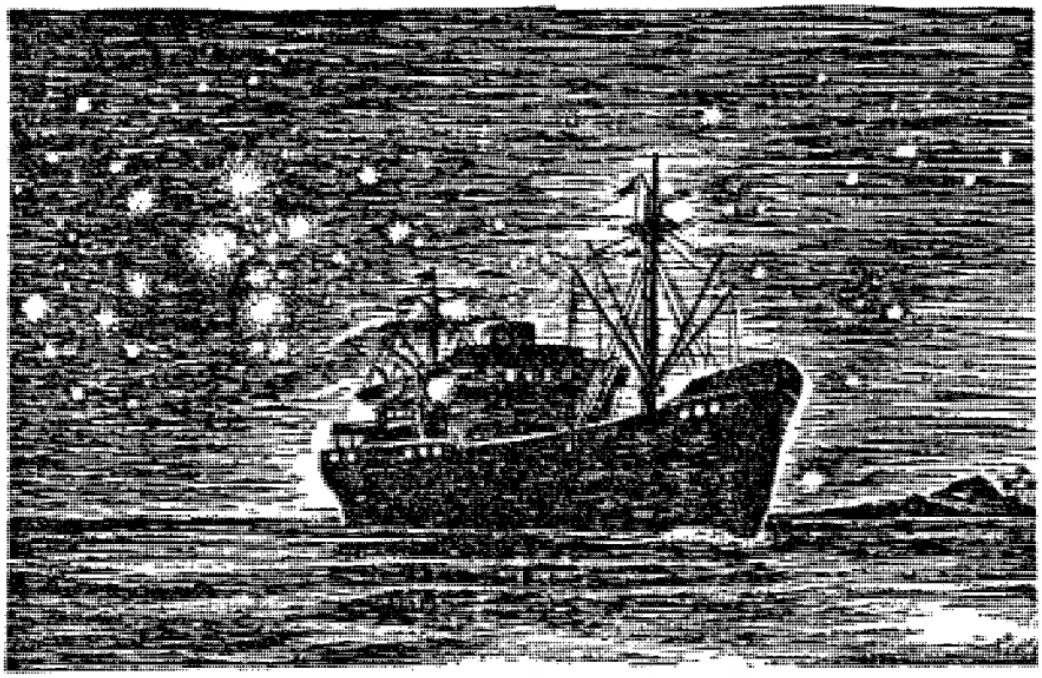
Die Hamburger Rickmers-Reederei, Eigentümerin des deutschen Handelsschiffes „Paul Rickmers", bestritt am Freitag nachdrücklich eine französische Darstellung, nach der das Schiff nicht von einer französischen Fregatte aufgebracht worden sei. Man habe, hieß es in Paris, mit der „Paul Rickmers" lediglich in Übereinstimmung mit den Gepflogenheiten des internationalen Seerechts „Verbindung" aufgenommen. Die Hamburger Reederei erklärte demgegenüber mit Nachdruck, das Schiff sei von der Fregatte gezwungen worden, einen völlig neuen Kurs einzuschlagen. Lediglich die schwere See habe es den Franzosen nicht möglich gemacht, ein Prisenkommando an Bord der „Paul Rickmers" zu schicken.

In den Jahren 1959 und 1960 waren 17 (!) deutsche Handelsschiffe von französischen Seestreitkräften angehalten und untersucht worden. Zum Teil wurden die Handelsschiffe mit Waffengewalt gestoppt und zum Einlaufen in französisch kontrollierte Häfen gezwungen.

Frankreich befand sich damals im Algerien-Krieg und wollte jeden Nachschub für diese abtrünnige Kolonie unterbinden. Diese Übergriffe der Franzosen waren natürlich völkerrechtswidrig, aber das schwache Deutschland war machtlos dagegen. In keinem Fall wurde Konterbande auf deutschen Schiffen gefunden! Der Verband Deutscher Reeder hielt das Ganze ohnehin für eine Schikane gegen die wiedererstarkende Deutsche Handelsflotte. Denn Schiffe mächtiger Länder, z.B. England oder Russland, wurden nicht angehalten und untersucht.

Nun aber zu angenehmeren Themen! Die NORDSEE-Zeitung ehrte die Fahrensleute mit einem wenig schönen Bild, aber um so würdigerem Text:

Wir grüßen die Fahrensleute



Wenn sich heute die Dunkelheit von Ost nach West über die Erde breitet, unter dem Kreuz des Südens, dem Polarstern, unter dem weiten Firmament aller Breiten oder unter jagenden Wolken, in glutheißen, in milderen Zonen und in Gebieten, in denen klirrende Kälte herrscht, dann ist Weihnacht auch über den Meeren. Weihnacht ist auf allen Schiffen, die irgendwo in Gottes weiter Welt in breiter, leuchtender Schaumbahn oder in friedlicher oder von Stürmen aufgewühlter See ihres einsamen Weges ziehen. Weihnacht ist auch auf den Feuerschiffen und in den Toppen der Seezeichen, die über die Sicherheit der Seestraßen wachen. Weihnacht auch auf den Schiffen, die in der Geborgenheit der heimatlichen oder fernen Häfen liegen.

Wir grüßen die Männer an Bord, die auf den Brücken Wache gehen, vor den Feuern arbeiten oder in den Funkstationen in den Äther lauschen. Wir sehen, wie sie in Kombüsen, Messen und Kammern ihren Dienst verrichten. Wir wissen, daß sie bei stürmischem Wetter in harter Arbeit an die Sicherung des ihnen anvertrauten Gutes denken.

Weihnacht ist für sie alle, die da draußen unter einem seit langem sorgsam gehüteten Tannenbaum beisammen sind, oder irgendwo einsam an der Reling stehen, an ihre Lieben denken und an Weihnachten der Kindheit. Es gibt aber auch Einsame, die sich, am Rande lebend, verloren oder vergessen glauben — auch für sie ist Weihnacht.

Alle, die an Bord einsamer Fischereifahrzeuge nicht mehr rechtzeitig heimkehren konnten, die Lotsen, die auf dem Wasser und an Land ihren schweren Dienst tun, alle, die auf den Stationen der Bergungsschiffe in Alarmbereitschaft liegen oder sich im Einsatz befinden, die Besatzungen der Wetterschiffe in den Wasserwüsten der Meere, die Männer in den Meldeköpfen der Häfen und Schleusen, auf den Feuertürmen im Meer und an Land und auf den landfesten Radiostationen, erleben heute die heilige Nacht.

Weihnachten ist nun für alle, die in Stadt und Land das Fest, wie wohl schon oft, nur im Gedenken an ihre Lieben, auf See begehen können. Für Mütter, Frauen und Kinder. Für alle Fahrensleute, die ungewollt an Land, in der Familie oder allein das Fest verbringen. Nicht zuletzt für alle, die nicht mehr fahren können. Für die Alten, die wohl manches Mal an eine schöne einsame oder aber auch beschwingte Weihnacht zurückdenken mögen.

Der Seefahrt und denen, die mit ihr irgendwie verbunden sind, gilt in der stillen Nacht unser besonderer Gruß.

Weihnachten unter Islands Küste.

Der Heilige Abend 1956 auf dem FMS „Henry Everling".
Von Kurt Bartels

Es war ein schlechter Herbst unter Island gewesen. Schlimmer noch als in den vorhergehenden Jahren wehte es unaufhörlich. Die harte Arbeit der Männer auf den Fischdampfern wurde dadurch noch härter. Es war zum Verzweifeln, denn auch die Fänge waren unergiebig. Rotbarsch, Kabeljau und Seelachs hatten sich durch die andauernde Befischung der Fanggründe von Island in unbekannte Gegenden des weiten Meeres verzogen. Die Männer auf dem Trawler waren oftmals gereizt, sie fluchten und schimpften, manchmal sogar über den geringsten Anlaß.

Fischerei-Motorschiff „Henry Everling" der „Gemeinwirtschaftlichen", Baujahr 1956

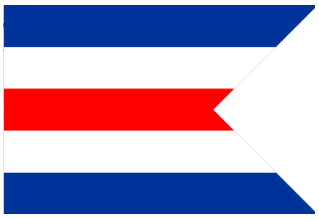
Heute, am Vormittag des Heiligabends, war es jedoch anders. Obwohl keiner von ihnen über Weihnachten sprach, weil die Härte des Augenblicks ihnen alles abverlangte und für sentimentale Gedanken kein Raum blieb, waren sie alle ruhiger geworden, obwohl das Wetter und auch der Fang nicht besser als sonst war. Und als der Smutje sich einen Augenblick auf Deck sehen ließ, flog sogar ein Scherzwort zu ihm hinüber. Er hatte heute seinen arbeitsreichsten Tag.

Seit dem frühen Morgen bruzzelte es in der Kombüse in Töpfen und Pfannen, und die herrlichsten Gerüche zogen durch das Schiff. „Laßt Euch überraschen", sagte er immer wieder, wenn jemand fragte, was es denn für gute Sachen gäbe. Nur der stets neugierige und dadurch „allwissende Moses", der in einem unbewachten Moment einen Blick in Smutjes Zauberreich getan hatte, wußte Bescheid und rief laut über Deck: „Ihr glaubt es nicht: Enten, Gänse, einen Berg Kuchen — und die Flaschen für den Punsch habe ich auch gesehen!"

In diesem Augenblick erscholl von der Brücke der Ruf des Kapitäns. Er galt der Windenwache. „Hiev up!" rief er. Die Winde begann zu laufen und holte das Netz langsam vom Meeresboden an die Oberfläche. Noch bevor die Scherbretter in den Galgen hingen, durchbrach der Steert die Wasseroberfläche und legte sich flach. „He drivt, he drivt", riefen freudig erregt die Matrosen. Nach langer Zeit endlich wieder ein guter Hol. Der Alte war etwas in Sorge um das Netz, denn die See war sehr grob — der Steert konnte dabei leicht abreißen dann wären sie um den Lohn ihrer Arbeit gebracht worden. Vorsichtig und mit Bedacht zogen die Männer das Netz ein.

Fischdampfer „Henry Everling“ (Baujahr 1943) verläßt Bremerhaven, noch unter Kontrollrats-Flagge „C“, also vor Gründung der Bundesrepublik! (Foto Heinrich Kloppenburg)

Als Erkennungsflagge für deutsche Handelsschiffe wurde durch Anordnung des Alliierten Kontrollrats die internationale Signalflagge für den Buchstaben „C“ mit einem dreieckigen Ausschnitt, der sogenannte C-Doppelstander, bestimmt. Alle deutschen Schiffe mussten ab 17.01.1947 an Stelle einer Nationalflagge diesen Doppelstander führen. Abgelöst wurde die Flagge erst mit der Gründung der Bundesrepublik Deutschland 1949.



Da! — Eine plötzlich überkommende See greift sich den Bestmann und reißt ihn außenbords! Er krallt sich im Netz fest, doch das schwere Ölzeug zieht ihn nach unten. Die Wassertemperatur beträgt nur + 2 ° Celsius. Verlangt die See heute, am Heiligen Abend, ein Opfer?! Der Steuermann schlingt sich eine Leine um den Leib und springt hinterher. Im letzten Moment kann er den schon Erstarrten packen, und gemeinsam mit ihm wird er von den Männern an Deck gezogen. Der Funker bemüht sich um den Verunglückten, nach einer halben Stunde kehrt er wieder ins Leben zurück. Alle atmen erleichtert auf, am meisten der Kapitän, er ist gütig und umsichtig wie selten einer auf diesen Schiffen. „Wir werden ein paar Stunden treiben und in der Messe daran denken, daß heute der Weihnachtsabend ist”, spricht er.

Nun, da sie alle im Achterschiff sitzen und den Worten des Alten lauschen, der von der Pflicht spricht, die sie auch in diesen Tagen erfüllen müssen und die sie von ihren Lieben in der Heimat fernhält, räuspert sich der eine oder der andere. Sie haben so etwas wie einen Kloß im Hals, sie können kaum sprechen.

Als sie dann das Lied von der „Stillen Nacht” anstimmen, kommt die erste Strophe sehr kläglich heraus. Bei der zweiten wird es schon besser, denn nun ist der Bestmann aus seiner Kammer zu ihnen gekommen. Die Tränen laufen ihm vor Glück über die Wangen. Er kann es kaum fassen, daß er wieder unter ihnen ist. Es war sein schönstes Weihnachtsgeschenk.

Ein paar Stunden später hat der Wind abgeflaut. „Aussetzen!", ertönt der Ruf von der Brücke.

Und wer war eigentlich der Namensgeber dieses Schiffes?

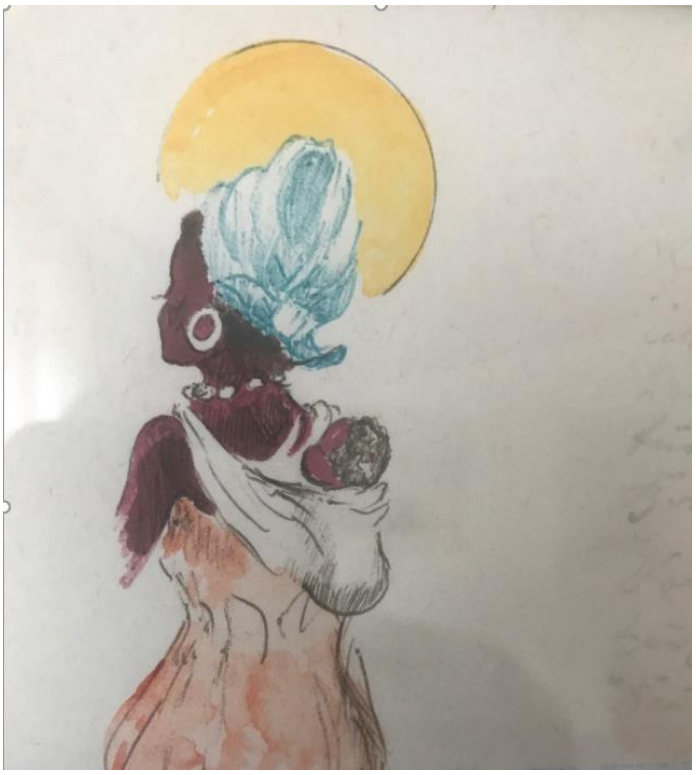
Henry Everling (Foto links), * 19. August 1873 in Braunschweig; † 16. Mai 1960 in Hamburg, war ein wirklich bedeutender Mann. Als gelernter Gold- und Silberschmied, war er später Hamburger Bürgerschafts-abgeordneter, Senator (SPD), Hamburger Verfassungsrichter sowie Geschäftsführer diverser konsumgenossenschaftlicher Groß-Betriebe.

Nach 1945 verbesserte er die Versorgung der Bevölkerung mit Fisch durch Aufbau der Gemeinwirtschaftlichen Hochseefischerei-Gesellschaft (GHG) in Bremerhaven. 27 GHG-Fischdampfer trugen im Laufe des Bestehens dieser Gesellschaft die Namen von bekannten Gewerkschaftern. Die „Heinrich Meins“ war der erste **Heckfänger** der deutschen Flotte. 1970 wurde die GHG mit ihren Anlagen und Schiffen an eine Oetker-Gesellschaft verkauft.

Henry Everling erhielt ein Staatsbegräbnis und wurde auf dem Ohlsdorfer Friedhof in Hamburg beigesetzt. Die Traueransprachen hielten **Max Brauer** und **Erich Ollenhauer**!

Ist es nicht toll, wie vielseitig und interessant Schiffahrtsgeschichte sein kann?

Ich wünsche allen Mitgliedern und Freunden eine schöne Festzeit!



Aquarell von Kpt. Johannes F.C. Francke